

Technická univerzita v Liberci

Hospodářská fakulta

Studijní program: B 6209 Systémové inženýrství a informatika

Studijní obor: Podnikatelská informatika

Obchodní letecká doprava na trhu v ČR

Business Air Transport on the Market in the Czech Republic

BP-PI-KIN-2009-21

PETR HLAVNIČKA

Vedoucí práce: Dipl.- Kfm. Petr Branda - MKG

Konzultant: Evžen Markalous - PONYEXPRES s.r.o.

Počet stran: 49

Počet příloh: 7

Datum odevzdání: 22.5.2009

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci 16.05.2009

vlastnoruční podpis

Anotace

Tato práce popisuje současné trendy v oboru nepravidelné letecké přepravy osob a zboží na trhu ČR. Ukazuje její základní aspekty, nabízené služby, princip aerotaxi, výhody a nevýhody ve srovnání s pravidelnou leteckou linkovou dopravou. Dále se zaměřuje na právní prostředí a podmínky provozování obchodní letecké dopravy. Přibližuje používaná letadla v ČR a nezbytné prvky infrastruktury potřebné pro bezpečný provoz letecké dopravy. V rámci této práce je sestaven seznam společností působících na trhu ČR v oblasti aerotaxi a také jsou zde vyhodnoceny jejich nabídky na předem definovaný obchodní let.

Klíčová slova

aerotaxi, analýza konkurence, doprava, konkurence, letadlo, letecká doprava, nepravidelná letecká doprava, obchodní letecká doprava

Abstract

This work describes present trends in the branch of irregular air personal and cargo transportation on the market of the Czech Republic. It shows basic aspects, services, the principle of the air taxi, advantages and disadvantages in comparison with air regular transportation. Next, it is focusing on law background and conditions of operation business air transportation. It shows used aircrafts in the Czech Republic, also necessary elements of infrastructure needful for safe air transport traffic. In the work is completed a list of companies running business on the market of the Czech Republic in the area of the air taxi and there is evaluated their offers on the predefined business flight.

Keywords

air taxi, competition analysis, transport, competition, aircraft, air transport, irregular air transport, business air transport

Obsah

Seznam použitých zkratk a symbolů	8
Seznam tabulek.....	9
Seznam obrázků.....	10
1 Úvod	11
2 Obchodní letecká doprava - Aerotaxi	12
2.1 Nabízené služby v nepravidelné letecké dopravě.....	13
2.1.1 Business aviation	13
2.1.2 Cargo aviation	13
2.1.3 Ambulance.....	13
2.2 Výhody a nevýhody aerotaxi oproti pravidelné linkové dopravě.....	14
3 Právní prostředí letecké dopravy	15
3.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví	15
3.2 Organizace v civilním letectví.....	15
3.2.1 ICAO (International Civil Aviation Organization)	15
3.2.2 ECAC (European Civil Aviation Organization).....	16
3.2.3 IATA (International Air Transport Association).....	17
3.3 Organizace civilního letectví v ČR.....	17
3.4 Podmínky provozování obchodní letecké dopravy v ČR	18
4 Používaná letecká technika v ČR	19
4.1 Proudová letadla	19
4.2 Vrtulová letadla	20
4.3 Servis letadel	21
5 Prvky infrastruktury letecké dopravy	22
5.1 Letiště	22
5.2 Přistání na travnatých letištích.....	22
5.3 Odbavení při letech mimo ČR.....	24
5.4 Letecké navigační služby.....	24
6 Přehled jednotlivých společností působících v ČR	26
6.1 Společnosti působící v ČR.....	27
6.1.1 Silesia Air s.r.o.	27
6.1.2 ABS Jets, a.s.	28

6.1.3 Grossmann Jet Service spol. s r.o.	28
6.1.4 DSA a.s.	29
6.1.5 AEROTAXI s.r.o.	30
6.1.6 Time Air, s.r.o.	31
6.1.7 PONYEXPRES s.r.o.	32
6.1.8 SILVER AIR spol. s r.o.	32
6.1.9 Aero – taxi OKR, a.s.	33
6.1.10 Xair s.r.o.	34
6.1.11 LITEX AIR s.r.o.	35
6.1.12 VAN AIR Europe, a.s.	35
6.1.13 F AIR, spol. s r.o.	36
6.1.14 Prop-Jet s.r.o.	37
6.2 Burza volných letů na internetu	37
6.3 Podílové vlastnictví letadla	38
7 Analýza nabídek na obchodní let	39
7.1 Cenová kalkulace obchodního letu	39
7.2 Porovnání nabídek na obchodní let	40
7.2.1 Žlutá skupina	42
7.2.2 Modrá skupina	43
7.2.3 Zelená skupina	44
7.2.4 Oranžová skupina	44
7.2.5 Celkové hodnocení nabídek	45
7.3 Alternativní možnosti dopravy	45
7.3.1 Auto	45
7.3.2 Vlák	46
7.3.3 Vrtulníková doprava	46
7.3.4 Letecká linková doprava	46
8 Závěr	47
Použitá literatura	48
Seznam příloh	49

Seznam použitých zkratek a symbolů

AOC	Osvědčení leteckého provozovatele (Air operator certificate)
CAA	Úřad pro civilní letectví (Civil Aviation Authority)
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie a.s.
DHL	původně zkratka ze jmen zakladatelů společnosti (Dalsey, Hillblom a Lynn)
ECAC	Evropské sdružení civilního letectví (European Civil Aviation Conference)
EK	Evropská Komise
EU	Evropská unie
EUR	měnový kód pro Euro
FedEx	Federal Express
GPS	systém na určení přesné polohy (Global Positioning System)
hod	hodina
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých přepravců (International Air Transport Association)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
IFR	let bez viditelnosti za pomoci navigačních přístrojů (Instrument Flight Requirements)
ILS	Elektronický přistávací naváděcí systém (Instrument Landing System)
Kč	Koruna česká
km	kilometr
např.	například
OSN	Organizace Spojených Národů
STK	Státní technická kontrola
TAWS	Systém varování o blížící se terénní překážce (Terrain Aviodance Warning System)
TE	do západu slunce (till evening)
tzv.	takzvaný
ÚMCL	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
VFR	let za podmínek viditelnosti (View Flight Requirements)
viz	lze vidět

Seznam tabulek

Tab. 1 Jednotlivé typy "Jet" letadel používaných v ČR	19
Tab. 2 Jednotlivé typy vrtulových letadel používaných v ČR.....	20
Tab. 3 Letiště v ČR certifikována k mezinárodnímu provozu a se zpevněnou dráhou	23
Tab. 4 Seznam leteckých společností nabízejících aerotaxi.....	26
Tab. 5 Příklad sestavení cenové kalkulace obchodního letu	40
Tab. 6 Cenové nabídky na modelový obchodní let	41
Tab. 7 Nabídky - žlutá skupina.....	43
Tab. 8 Nabídky - modrá skupina	44
Tab. 9 Nabídky - zelená skupina	44
Tab. 10 Nabídky - oranžová skupina.....	45

Seznam obrázků

Obr. 1 Navigace Garmin GNS 530.....	25
Obr. 2 Cessna 560 XL, OK-SLX.....	27
Obr. 3 Embraer Legacy 135, OK-GGG.....	28
Obr. 4 Hawker H900XP, OK-KAZ.....	29
Obr. 5 Beechcraft C-90, OK-DSH	30
Obr. 6 Beechcraft Super King Air 350, OK-HLB.....	31
Obr. 7 Beechcraft Super King Air 300, OK-GTJ	31
Obr. 8 Cessna 421C, OK-SUR	32
Obr. 9 L410, OK-SLD.....	33
Obr. 10 Piper 42 Cheyenne, OK-OKL	34
Obr. 11 Piper 34 Seneca, OK-TLU	34
Obr. 12 Cessna T303 Crusader, OK-LIT	35
Obr. 13 L410, OK-RDA.....	36
Obr. 14 Cessna 421 B, OK-TFK	36

1 Úvod

Bakalářská práce se zabývá problematikou nepravidelné obchodní letecké dopravy na trhu České republiky. Výběr této oblasti byl do určité míry ovlivněn řízenou dvousemestrální praxí v rámci studia na Hospodářské fakultě Technické univerzity v Liberci, kterou jsem absolvoval v oddělení letecké dopravy a v obchodním oddělení dopravní společnosti PONYEXPRES s.r.o. v Liberci.

V současné době patří létání k velice vyspělému, rozvinutému a využívanému druhu dopravy na dlouhé vzdálenosti. Letecká doprava je nejbezpečnějším druhem dopravy, co do počtu nehod na počet přepravených cestujících. Denně ji po celém světě využívají tisíce lidí a firem, ať už k soukromým, nebo čistě pracovním účelům. Lidé s její pomocí šetří čas a někdy i nemalé finanční prostředky. Letecká doprava v České republice zažila za posledních několik let dynamický rozvoj. Vypovídá o tom i nárůst počtu odbavených cestujících a pohybů letadel na největším českém letišti Praha Ruzyně. Nárůst nezaznamenalo jenom toto letiště, ale i řada menších regionálních letišť, jako jsou například Pardubice, Ostrava nebo Karlovy Vary. Svědčí to o velkém potenciálu, který se skrývá v letecké dopravě.

Téma letecké dopravy je velmi obsáhlé a rozmanité. Proto se tato práce zaměřuje jen na mezi veřejností poněkud méně známou část letecké dopravy. Jedná se o obchodní leteckou dopravu. V první kapitole se práce věnuje bližšímu seznámení s principem aerotaxi. Práce popisuje výhody a nevýhody aerotaxi oproti běžné linkové dopravě. V další kapitole přibližuje leteckou techniku, se kterou se může zákazník v rámci nabízených služeb v aerotaxi setkat. Nejvíce přínosným cílem práce je zmapování společností nabízejících leteckou dopravu aerotaxi na trhu ČR. V poslední kapitole jsou jednotlivé společnosti osloveny poptávkou na obchodní let. Pomocí analýzy jednotlivých cenových nabídek práce hodnotí jejich konkurenceschopnost na trhu ČR.

Tato práce ukazuje atraktivitu létání soukromým letadlem s využitím všech dostupných informací, zkušeností lidí pracujících v letectví, a také mých dosavadních zkušeností z praxe.

2 Obchodní letecká doprava - Aerotaxi

Leteckou dopravu lze rozdělit na dvě hlavní části. První, kterou většina lidí zná nebo jejich služeb využila, jsou klasické linkové nebo nízkonákladové letecké společnosti. Tyto velké společnosti, jako je např. ČSA, provozují velká letadla typu Boeing nebo Airbus na pravidelných destinacích po celém světě. Mezi společnostmi provozujícími pravidelné linky v nákladní letecké dopravě patří např. DHL nebo FedEx. Druhou částí letecké dopravy je zjednodušeně řečeno nepravidelná letecká doprava na objednávku. Nepravidelná letecká doprava je založena na principu "aerotaxi". Pro představu, aerotaxi funguje podobně jako klasické taxi, které si lze objednat ve městě. Zákazník využívá klasické taxi k dosažení cíle své cesty a následně za tuto dopravu zaplatí řidiči. Služba aerotaxi se především odlišuje použitým dopravním prostředkem, kterým je letadlo. Pro zpřesnění principu je níže uveden proces, jak probíhá cestování s využitím služby aerotaxi.

Zákazník si chce například zaletět zalyžovat na víkend do Švýcarska. První, co musí udělat, je kontaktovat leteckou společnost a zaslat jí poptávku na obchodní let. Poptávka by měla obsahovat odkud a kam chce letět, datum, čas odletu a návratu zpět. Dále počet cestujících a specifikaci zavazadel, pokud nějaká jsou. Jako další krok letecká společnost ověří, zda je letadlo na daný termín k dispozici. Poté kontaktuje zákazníka pro upřesnění informací. Následně letecká společnost zašle konkrétní cenovou nabídku na daný obchodní let. V nabídce by měly být uvedeny všechny předchozí jmenované údaje včetně typu nabízeného letadla a koncové ceny. Tuto cenovou nabídku zákazník může závazně akceptovat, nebo odmítnout. Pokud nabídku závazně potvrdí, dostane informace týkající se odletu a cesty. Na větších letištích, jako je např. Praha Ruzyně, probíhá odlet mimo hlavní odbavovací terminály, proto se obvykle stačí dostavit 15 minut před dohodnutým odletem. Pokud let směřuje mimo Schengenský prostor, zákazník projde celním odbavením. Poté následuje samotná cesta letadlem do cílové destinace. Na konci pobytu bude na zákazníka čekat letadlo na letišti v předem dohodnutý čas. Zde se nabízejí dvě varianty. První varianta je ta, kdy letadlo čeká na letišti po celou dobu pobytu klienta. Druhá varianta, letadlo se vrací zpět na své domovské letiště a na konci pobytu pro klienta přiletí. Volba mezi oběma variantami závisí především na délce pobytu klienta v cílové destinaci a na tom, která z obou variant je méně finančně nákladná. To je ve zkratce princip cestování letadlem s využitím služby aerotaxi.

2.1 Nabízené služby v nepravidelné letecké dopravě

V nepravidelné letecké dopravě aerotaxi nabízejí letecké společnosti 3 základní druhy služeb:

2.1.1 Business aviation

Je letecká přeprava osob, u které lze zákazníky rozdělit na dvě skupiny. Jedna skupina využívá tyto služby výhradně pro firemní účely, zejména na služební cesty do zahraničí. Odpadá jim zdoluhavé cestování autem a šetří se tím výrazně jejich produktivní čas. Druhá skupina klientů je zaměřena na volný čas. Letadlo používá pro cestování na dovolenou nebo na prodloužený víkend k moři i na hory. Obě skupiny lze dle dosavadních zkušeností společnosti PONYEXPRES s.r.o. rozdělit zhruba stejným dílem na 50%.

2.1.2 Cargo aviation

Je přeprava nákladu. Nejčastějšími zákazníky jsou přímí výrobci komponentů pro automobilový průmysl v celé EU nebo logistické společnosti zajišťující pro tyto zákazníky kompletní dopravní servis. Přepravy pro automobilový průmysl tvoří 99% objemu leteckých nákladních přeprav společnosti PONYEXPRES s.r.o. Tento typ letecké dopravy je poměrně cenově náročný. Používá se obvykle jen jako poslední možnost v případě krizových situací automobilek, kdy hrozí například zastavení výrobní linky.

2.1.3 Ambulance

Tzv. ambulantní lety jsou transporty klientů s úrazovými zraněními. Poptávka nejčastěji vzniká v letní a zimní turistické sezóně. O použití letecké techniky k převozu rozhoduje zdravotní pojišťovna klienta a ošetřující lékař. Zpravidla se jedná o zranění přímo neohrožující život zraněného. Letecká společnost provozující tyto lety musí mít potřebná povolení, certifikáty leteckých úřadů, proškolený zdravotnický personál a odpovídajícím způsobem vybavený letoun.

2.2 Výhody a nevýhody aerotaxi oproti pravidelné linkové dopravě

Mezi výhody patří jedinečná flexibilita na přání zákazníka, vše na principu aerotaxi. Oddělením odbavení cestujících mimo běžné linkové terminály odpadá zdlouhavé čekání ve frontách na odbavení. Díky tomu stačí přijít zákazníkovi na letiště až 15 minut před odletem a pohodlně stihne celou proceduru odbavení. Nehrozí přenocování na letišti z důvodu zpoždění nebo úplného zrušení letu, pokud nezapůsobí vyšší moc, tedy počasí. Zákazník má plně pod kontrolou itinerář cesty a jedinečnou možnost operativní úpravy časů odletů, příletů, také občerstvení dle vlastního výběru a chuti v ceně letu. Dále má zákazník možnost využít menší regionální letiště, která jsou blíže výchozímu nebo cílovému bodu jeho cesty. Z toho plyne značná úspora času, kterou může využít daleko hospodárněji, než čekáním na letadlo nebo cestováním z letiště do cíle cesty. Na palubě má klient vždy komfort 1.třídy. Zavazadla nemusí dlouze hledat po letišti. Po celou dobu cesty je má plně pod kontrolou. Zákazník má kontakt přímo na kapitána posádky letadla i po dobu pobytu. Může tak operativně řešit všechny požadavky na průběh obchodního letu a s tím související přípravy.

Asi největší znatelnou nevýhodou bývá zpravidla vyšší celková cena dopravy. Zákazník si pronajímá celou kapacitu letounu bez ohledu na počet cestujících. Cena se pohybuje řádově v desítkách tisíc korun za letovou hodinu. Což je oproti letence zakoupené u nízkonákladové aerolinky úplně jiná cenová kategorie. Ale pokud by si zákazník zakoupil letenku u běžné linkové společnosti jako je například ČSA, tak se při ceně 4 zpátečních letenek v business třídě dostane na přibližně stejnou cenovou hladinu, jako by stála doprava 4 pasažérů s využitím služby aerotaxi. Srovnání cen na konkrétním případě je uvedeno v podkapitole 7.3.

Další nevýhodou může být nedostupnost letadla. Pokud bude chtít zákazník využít služeb aerotaxi od společnosti, se kterou je spokojený, je možné, že již bude mít letoun pronajatý někdo jiný. Společnosti nabízející aerotaxi nedisponují velkým počtem letounů jako velké aerolinky. Obvykle mívají od jednoho letadla po několik letounů. V těchto případech jsou některé společnosti schopny zajistit zákazníkovi náhradní letoun od smluvních partnerů při zachování stejného standardu kvality a služeb.

3 Právní prostředí letecké dopravy

Tato problematika je velice obsáhlá, proto se práce pokusí stručně a výstižně popsat nejdůležitější věci.

Letecká doprava je jediným odvětvím, kterému se podařilo vytvořit fungující globální systém propojení mnoha subjektů, které si obchodně v různé míře konkurují, avšak současně také spolupracují na multilaterální, regionální, národní i podnikové úrovni. Pro umožnění této spolupráce bylo a je nutné vytvářet rámec mezinárodních principů, práv a doporučení, kterými se pak jednotlivé země a subjekty letecké dopravní infrastruktury řídí. Základními principy pro budoucí fungování globálního systému letecké dopravy byly odsouhlaseny konferencí v Chicagu v roce 1944. Tento systém se neustále vyvíjí v souladu s politickými, hospodářskými a technologickými změnami. [1]

3.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále ÚMCL) je zásadní dokument, který postavil základy rozvoje globálního systému letecké dopravy a který byl doposud celkem osmkrát revidován (1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000, 2006) a jehož současné platné znění (9. verze) je známo v ICAO systému jak Doc 7300/9, řeší technické, bezpečnostní, provozní a některé obchodní a právní záležitosti mezinárodního civilního letectví. Zároveň stanovuje pravidla práce pro Mezinárodní organizaci pro civilní letectví - International Civil Aviation Organization (dále ICAO). [1]

3.2 Organizace v civilním letectví

V oblasti civilního letectví působí mnoho organizací, jak s mezinárodní, regionální, vládní, nevládní, tak s celosvětovou působností. Proto jsou dále uvedeny informace o třech nejdůležitější organizacích.

3.2.1 ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organizace ICAO vznikla na základě rozhodnutí konference v Chicagu. Má hlavní sídlo v Montrealu a je členskou organizací systému OSN. Jejím hlavním orgánem je Valné

shromáždění ICAO, které se schází jednou za tři roky ke schválení programu a rozpočtu a k volbě Rady ICAO na nadcházející tříleté období. Jako jedna z mála organizací systému OSN má ICAO mezi Valnými shromážděními stálý výkonný orgán, 36člennou Radu ICAO (ICAO Council). Rada ICAO má velmi široké pravomoci a odpovědnosti, které jsou taxativně stanoveny následovně:

- činit jakákoli nezbytná opatření k zachování bezpečnosti a pravidelnosti při provozu mezinárodní letecké služby;
- působit v roli arbitra mezi smluvními státy ÚMCL;
- provádět jakákoli šetření okolností bránících rozvoji mezinárodního létání a navigace;
- volit předsedu na své tříleté funkční období;
- předkládat Valnému shromáždění výroční zprávy;
- schvalovat mezinárodní normy a doporučené předpisy a vydávat je jako Přílohy k ÚMCL;
- jmenovat generálního tajemníka ICAO, dále jmenovat z členů Rady Leteckou navigační komisi a Letecko-dopravní výbor;
- hlásit smluvním státům každé porušení ÚMCL, jakož i případy, ve kterých doporučení nebo rozhodnutí Rady nebylo provedeno;
- posuzovat požadavky kteréhokoli smluvního státu týkající se ÚMCL. [1]

3.2.2 ECAC (European Civil Aviation Organization)

Evropská konference pro civilní letectví založená v roce 1955 se sídlem v Paříži sdružuje k 1. únoru 2007 orgány státní správy pro civilní letectví 42 evropských států v čele s ministry odpovědnými za civilní letectví. ČR je členem od roku 1991. Cílem ECAC je harmonizovat politiku členských států v oblasti civilního letectví, prosazovat její následné uplatňování mezi členskými státy navzájem a zároveň najít porozumění pro tuto politiku v sousedních regionech (zejména severoatlantickém, africkém, arabském) a v ICAO. Předností ECAC je, že dbá na trvale udržitelný rozvoj evropské letecké dopravy za účasti téměř všech evropských států (členy nejsou Bělorusko a Ruská federace), pro což je geografická rozloha Evropské unie příliš malá. S rozšiřováním EU se role ECAC mění,

neboť ti samý odborníci jsou více zapojováni do práce orgánů Evropské komise. Dochází k formální dělbě práce mezi orgány EK a ECAC, aby se zabránilo duplicitám. [1]

3.2.3 IATA (International Air Transport Association)

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců je dobrovolnou nevládní organizací leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou mezinárodní dopravu. Její stanovy byly navrženy v roce 1944 a po konferenci v Chicagu na jaře v roce 1945 byla IATA ustanovena za přítomnosti zástupců 31 leteckých společností nabízejících pravidelnou mezinárodní přepravu. Jedním ze zakládajících členů IATA byly také ČSA. IATA k 1. únoru 2007 sdružovala 261 leteckých společností zajišťujících celkem asi 94% pravidelné mezinárodní letecké přepravy ve světě. [1]

Hlavní cíle IATA jsou definovány následujícím způsobem:

- napomáhat vytvoření jednotného světového systému bezpečné, pravidelné a hospodárné letecké dopravy;
- připravovat a koordinovat akce směřující ke zlepšení hospodářských výsledků letecké dopravy i reprezentovat ekonomické zájmy leteckých společností ve vztahu k vládám a hospodářským subjektům činným v oblasti letecké dopravy;
- zajišťovat a koordinovat spolupráci mezi leteckými společnostmi navzájem a dalšími organizacemi činnými v oblasti letecké dopravy. K dosažení tohoto cíle vytvářet normy pro jednotlivé postupy činností spojených s leteckou dopravou;
- spolupracovat s ICAO a zajišťovat rozpracování standardů ICAO do praxe všech leteckých dopravců. [1]

3.3 Organizace civilního letectví v ČR

V České republice je gestorem v otázkách civilního letectví Ministerstvo dopravy, které koordinuje svojí činnost s dalšími orgány státní správy. Nejčastěji se na řešení záležitostí spojených s leteckou dopravou podílejí ministerstva: zahraničních věcí, financí, vnitra a obrany. Z ústředních orgánů státní správy pak např. Národní bezpečnostní úřad a Český hydrometeorologický ústav. [1] Struktura civilního letectví v ČR je k dispozici v příloze A.

Ze zákona je zřízen Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod. Jde o orgán nezávislý na ministerstvu dopravy, který směrnice EU ukládá zřídit ve všech státech EU. Ředitele ústavu jmenuje vláda ČR na návrh ministra dopravy. Ministru dopravy podléhá Úřad pro civilní letectví (dále CAA), jehož ředitele jmenuje ministr dopravy. Úřad je metodicky usměřňován a kontrolován Ministerstvem dopravy, zvláště pokud jde o závěry z jednání mezinárodních organizací, jejichž činnosti se Ministerstvo dopravy účastní. Úřad se zabývá:

- dozorem nad konstrukcí, provozem a výrobou leteckých zařízení;
- vyšetřováním leteckých nehod;
- sledováním způsobilosti letadlové techniky;
- inspekci letového provozu (pilotů a jejich postupů);
- kalibrací leteckých zařízení (navigačních, radarových i komunikačních);
- sledováním dodržování závazných postupů v provozu a údržbě letadel;
- licencováním leteckého personálu;
- vedením leteckého rejstříku;
- způsobilostí letišť a zařízení pro řízení letového provozu;
- vydáváním předpisů a pokynů v rámci své působnosti;
- státním dozorem u všech subjektů civilního letectví. [1]

3.4 Podmínky provozování obchodní letecké dopravy v ČR

K provozování obchodní letecké dopravy musí provozovatel splnit několik náležitostí. Za prvé musí získat Osvědčení leteckého provozovatele (dále AOC) viz příloha B. Tento certifikát vydává po splnění všech podmínek stanovených zákonem Úřad pro civilní letectví ČR. Tímto certifikátem společnost získá způsobilost provádět obchodní leteckou dopravu za podmínek uvedených v Provozní specifikaci (viz příloha C). V té je například vymezen druh provozu a konkrétní letadla (jejich poznávací/ registrační značka), která bude společnost provozovat. Stát se leteckým provozovatelem, a fungovat tak, je administrativně a finančně velice náročné. Proto některé společnosti vlastníci letadlo nechávají provozovat letadlo za určitý finanční obnos jinou společností, která je držitelem AOC. Dále letadlo musí mít platné pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla (viz příloha D).

4 Používaná letecká technika v ČR

Letadla se dají rozdělit na dva základní typy: proudové a vrtulové letouny. Společnosti působící v České Republice mají k dispozici pro přepravu svých klientů nebo nákladu letouny obou kategorií. Od malého vrtulového letounu pro 4 cestující až po proudový středně velký letoun Embraer Legacy poskytující kapacitu a pohodlí pro 13 cestujících.

4.1 Proudová letadla

Tzv. "Jet" je typ dopravního letounu vybavený proudovým motorem. Vyznačuje se zejména relativně vysokou cestovní rychlostí až 900 km/hod a nízkou provozní letovou hlučností v porovnání s vrtulovými motory. Jednoznačná nevýhoda u menších letadel typu Jet, oproti vrtulovým strojům, vyplývá z konstrukce trupu letadla. U proudových letadel je trup trubkového tvaru s omezeným vnitřním prostorem, zejména v místě sedadel cestujících a v oblasti ramen. Letouny typu Jet jsou v porovnání s vrtulovými letouny na jednotlivých delších trasách rychlejší, zkracuje se tím celková doba letu. Vše je však vykoupeno výrazně vyšší pořizovací cenou stroje, vyššími provozními náklady a tím i koncovou prodejní cenou letové hodiny pro zákazníka. Ve vzdálenostech pohybujících se do 0,5 letové hodiny je rozdíl mezi letovým časem Jetu a vrtulovým letadlem minimální. Při vzdálenosti přesahující 0,5 letové hodiny je Jet oproti vrtulovému letadlu rychlejší přibližně o 20 minut na každou letovou hodinu vrtulového letadla.

Tab. 1 Jednotlivé typy "Jet" letadel používaných v ČR

Název	Cestovní rychlost km / hod	Kapacita osob	Počet v ČR
Embraer 135BJ Legacy	844	13	6
Bombardier Learjet 60 XR	782	7	1
Cessna 510 Citation Mustang	630	4	1
Cessna 525 Citation Jet	670	5	2
Cessna 550 Citation Bravo	694	7	2
Cessna 560 Citation V	796	9	1
Cessna 560 XL Citation Excel	800	9	1
Hawker H900XP	863	8	1

Zdroj: Letecký rejstřík ČR [cit. 2009-01-23] dostupný z WWW:

https://neklan.caa.cz/pls/dmsdb_acm/acmif_felay.uclhit?p_logon_id=49965457&p_hitcnt=20

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

4.2 Vrtulová letadla

U vrtulových letounů se kategorie ještě obvykle člení na letouny vrtulové s pístovými motory tzv. „piston“ a s turbomotory, tzv. „turboprop“. Zásadním rozdílem mezi pístovým a turboprop motorem je jejich konstrukce. Pístové motory mají vrtuli přímo nasazenou na klikovém hřídeli motoru, která přenáší výkon motoru na tažnou sílu. Turboprop motor je stejné konstrukce jako proudový motor, s tím rozdílem, že vrtule je vnější s menším počtem listů (3-6). Proudový motor má místo vrtule lopatkové kolo zapouzdřené v krytu. Princip fungování turboprop a proudového motoru je stejný, včetně druhu použitého paliva tzv. JET A1 (letecký petrolej). Pístové motory používají jako palivo AVGAS 100 LL. Vrtulové letouny mají nižší cestovní rychlost. Pístové motory maximálně kolem 400km/hod a turboprop maximálně kolem 600km/hod. Vrtulová letadla se vyznačují větší provozní letovou hlučností než proudová. Svojí celkovou konstrukcí trupu ale ve většině případů nabízí zákazníkům větší vnitřní prostor a komfortnější sezení. Vrtulové letouny jsou co do pořizovací ceny také levnější, s nižšími provozními náklady a tím nižší výslednou prodejní cenou letové hodiny pro zákazníka. Svojí cestovní rychlostí jsou využívány nejvíce na evropských destinacích do vzdálenosti 3-4 letových hodin. Nad tuto vzdušnou vzdálenost se již zákazníkovi vyplatí použít letadlo typu Jet, kdy vyšší cena letové hodiny je ve výsledku kompenzována kratší dobou letu.

Tab. 2 Jednotlivé typy vrtulových letadel používaných v ČR

Název	Cestovní rychlost km / hod	Turboprop	Kapacita		Počet v ČR
			Osob	Náklad v kg	
Cessna T303 Crusader	300	-	4	400	1
Cessna 414	370	-	5	NA	2
Cessna 421B Golden Eagle	364	-	6	NA	1
Cessna 421C Golden Eagle	400	-	5	600	2
Piper 34 Seneca	280	-	4	400	7
Piper 44 Cheyenne	600	ano	7	500	2
Beechcraft King Air C-90	387	-	6	NA	1
Beechcraft King Air 200	536	ano	8	NA	1
Beechcraft King Air 300	552	ano	8	NA	1
Beechcraft King Air 350	600	ano	8	NA	1
L-410 UVP-E	365	-	17	1710	7

Zdroj: Letecký rejstřík ČR [cit. 2009-01-23] dostupný z WWW:

https://neklan.caa.cz/pls/dmsdb_acm/acmif_felay.uclhit?p_logon_id=49965457&p_hitcnt=20

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

NA - není k dispozici

4.3 Servis letadel

Servisní zázemí pro jednotlivé typy letounů zajišťují certifikovaní partneři dle jejich servisních oprávnění. Vrtulové letouny od výrobce Beechcraft, Cessna a Piper je možné plně servisovat v ČR. Někteří provozovatelé letounů vlastními silami zajišťují pouze základní kontrolu před letem, doplňování provozních kapalin a podobné servisní operace. Ostatní servisní operace je možné provádět pouze u zahraničních certifikovaných partnerů, nejčastěji v Německu nebo jinde v Evropě. Ceny servisních prací v ČR a v zahraničí jsou srovnatelné, jedinou další významnou položkou v nákladech na servis je nutný přelet do zahraničí. Provozovatel letounu má kromě jiných povinností za úkol sledovat servisní pokyny výrobce letadla pomocí bulletinů a aktualizovat harmonogram nebo druh pravidelných servisních prací. Záznamy, jejich evidenci a dokumentaci o letadle kontroluje v rámci své pravomoci Úřad pro civilní letectví. Ten také vydává Osvědčení kontroly letové způsobilosti, což je obdoba STK u silničních motorových vozidel.

5 Prvky infrastruktury letecké dopravy

Hlavními prvky infrastruktury, bez kterých se letecká doprava neobejde, jsou letiště. Dalšími nezbytnými prvky pro zachování bezpečnosti leteckého provozu po celém světě jsou letecké navigační služby.

5.1 Letiště

Na území České Republiky se nachází 91 civilních letišť, které je možno rozdělit do 3 skupin. Jsou to letiště celostátního významu – Letiště Praha Ruzyně, regionální letiště většího významu (např. Brno Tuřany, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice) a regionální letiště menšího významu, kam řadíme ostatní aeroklubová a sportovní letiště. [4]

Regionální letiště většího významu jsou v tomto kontextu chápána jako veřejná vnitrostátní či mezinárodní letiště, která vlastní kraj, obec nebo soukromý subjekt za účelem provozu letecké dopravy a zajištění přístupu cestujícím / turistům / podnikatelům / investorům do regionu a z něj, a která jsou svou infrastrukturou a technickým vybavením způsobilá k výkonu obchodní letecké dopravy. Tato letiště disponují jak potřebným navigačním zařízením a dráhovým systémem, tak i službami, které mohou cestujícím nebo leteckým společnostem nabídnout. [4]

5.2 Přistání na travnatých letištích

Letiště se ještě dají rozdělit na dvě další skupiny podle druhu přistávací dráhy. Jsou to letiště se zpevněným (betonovým) povrchem a nezpevněným (travnatým) povrchem. Letadla jsou certifikována k možnosti přistání na určitém povrchu v rámci tohoto rozdělení. Letadla typu Jet jsou certifikována pro přistávání pouze na zpevněných plochách. Je to dáno tím, že mají vyšší přistávací rychlost než vrtulová letadla a tím pádem potřebují delší dráhu pro přistání. Další důvodem je vysoká náchylnost proudových motorů na nasátí nečistot, které se mohou vyskytovat na nezpevněných plochách, a tím možného poškození. Vrtulová letadla jsou certifikována pro přistání na oba typy povrchů. Avšak podle pilotů společnosti PONYEXPRES s.r.o. není zcela bezpečné využívat pravidelně travnatá letiště pro přistání ani pro vzlety letounů, u kterých maximální vzletová hmotnost

přesahuje 2000kg, jako je například Cessna 421. Během procedury přistání nebo vzletu na travnatých letištích dochází k většímu opotřebení podvozkové části letadla než na betonových drahách. Přesto některé letecké společnosti nabízejí klientům využívání travnatých letišť nebo je dokonce využívají jako domovské letiště. Odrazujícím příkladem může být společnost F AIR, spol. s r.o. a nehoda jeho letadla Cessna 421 OK-TFK ze dne 13. dubna 2009 na travnatém letišti v Benešově (článek o nehodě se nachází v příloze E).

Tabulka 3 uvádí seznam certifikovaných letišť k mezinárodnímu provozu disponujících betonovou dráhou. Tato letiště jsou v ČR nejčastěji využívána k nepravidelným přepravám aerotaxi. Letiště jsou řazeny podle názvu, dále je uvedena jejich ICAO směrovací značka místa. Letiště jsou také certifikována podle toho, jaký druh provozu umožňují. VFR - let za podmínek viditelnosti bez přístrojů a IFR - let bez viditelnosti za pomoci navigačních přístrojů. Dále je uvedena otevírací doba, která má tři možnosti. Zaprvé je buď 24 hodin denně, zadruhé má pevné rozmezí od - do a zatřetí provozní doba končí se západem slunce (TE).

Tab. 3 Letiště v ČR certifikována k mezinárodnímu provozu a se zpevněnou dráhou

Název letiště	ICAO směrovací značka místa	Druh provozu	Provozní doba	Poznámky
		IFR - VFR		
Brno/Tuřany	LKTB	IFR / VFR	24 H	
České Budějovice	LKCS	VFR	07:00 - TE	
Hradec Králové	LKHK	VFR	07:00 - TE	
Karlovy Vary	LKKV	IFR / VFR	07:00 - 15:00	
Kunovice	LKKU	IFR / VFR	08:00 - TE	
Mnichovo Hradiště	LKMH	VFR	07:00 - 15:00	
Ostrava / Mošnov	LKMT	IFR / VFR	24 H	
Pardubice	LKPD	IFR / VFR	06:00 - 20:00	
Praha / Kbely	LKKB	IFR / VFR	24 H	povolání od armády ČR
Praha / Ruzyně	LKPR	IFR / VFR	24 H	
Plzeň / Líně	LKLN	VFR	07:00 - 15:00	

Zdroj: Seznam letišť [cit. 2009-02-06] dostupný z WWW:

http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/seznam_letist/default.htm

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

5.3 Odbavení při letech mimo ČR

Od konce roku 2007 vstupem ČR do Schengenského prostoru mohou při letech na letiště mimo území ČR nastat dva případy. Za prvé bude cílová destinace v Schengenském prostoru, pak není třeba celního odbavení. Zákazník se pouze dostaví na letiště a nasedne do letadla. K těmto letům lze využít i malá travnatá letiště jako je například v Liberci. Pokud není cílové letiště v Schengenském prostoru, pak cestující musejí projít celní kontrolou. Na větších letištích je celní odbavení k dispozici nonstop. Na menších letištích se musí obvykle objednat 24 hodin dopředu. Na celní úřad se nahlásí počet cestujících, jejich jména, čísla pasů, cílová destinace. Před odletem se na letiště dostaví celníci, ti provedou celní odbavení, a letadlo je připravené k odletu. Letištní poplatky za přistání, za cestující, parkování atd. se platí provozovateli letiště. Všechny náležitosti celního odbavení, výše poplatků, nebo zda je vůbec možné využít letiště k přistání, záleží na konkrétním letišti. Pro ověření informací je vždy lepší kontaktovat provozovatele daného letiště.

5.4 Letecké navigační služby

V počátečním období rozvoje letecké dopravy bylo rozhodování o trase letu, navigace během letu i přistání a pohyb na letišti plně v zodpovědnosti pilota. Letecká doprava tak byla neúnosně závislá na schopnostech a znalostech jednotlivých pilotů a řadě dalších vlivů jako například počasí a denní doba (den/noc). Zpočátku se používala navigace vyžadující viditelnost země, čímž bylo obchodní létání omezeno na denní dobu, dobrou viditelnost a výšku letu pod základnou oblačnosti. První obchodní let s využitím radiové navigace byl prý uskutečněn společností Pan Am v roce 1928 mezi Key West na Floridě a Havanou. [1]

Letecké navigační služby jsou dnes samozřejmou součástí letového provozu a slouží k usnadnění bezpečného a spořádaného pohybu letadel od nahození motorů na letišti odletu až po vypnutí motorů na letišti příletu. [1]

Po každém provedeném letu platí provozovatel letadla za využívání leteckých navigačních služeb. Tyto poplatky se platí evropské organizaci Eurocontrol, která zajišťuje letovou

bezpečnost a má sídlo v Bruselu. Například za let uskutečněný let letadlem Cessna 421C OK-SUR společnosti PONYEXPRES s.r.o. z Prahy do Torina v Itálii byly poplatky za letecké navigační služby dohromady 9654 Kč. V České republice se o bezpečnost letového prostoru se stará společnost Řízení letového provozu ČR.

Většina letadel pohybujících se ve vzdušném prostoru po celém světě disponuje nejmodernější navigačními a komunikačními přístroji jako jsou např. navigace na bázi GPS, digitální transpondéry zajišťující unikátní identifikaci letadla pomocí 24-bit kódu. Přístroj “odpovídá” na dotaz pozemního radaru a vysílá zpět informace o letounu, registraci, aktuální rychlosti a výšce. Další je systém TAWS (Terrain Avoidance Warning System), varující automaticky posádku o blížící se terénní překážce. V neposlední řadě je to také systém ILS (Instrument Landing System). ILS je tzv. systém přesného přiblížení. Je používán při přistávání a umožňuje letounu přistát i v extrémně nízké dráhové dohlednosti při nepříznivém počasí. Elektronický paprsek na konci přistávací dráhy pomocí automatické komunikace s přístrojem letounu nasměruje dráhu letu do přesné polohy výšky a stupně klesání při přistávacím manévru.



Obr. 1 Navigace Garmin GNS 530

Zdroj: [cit. 2009-02-10] dostupný z WWW:

<http://www.aircraftspruce.com/catalog/graphics/gns530Hi.jpg>

6 Přehled jednotlivých společností působících v ČR

Na první pohled se může zdát, že v oblasti nepravidelné letecké dopravy aerotaxi může mít Česká republika malý trh. Ale v lednu 2009 bylo na trhu 14 aktivních společností nabízejících leteckou dopravu aerotaxi. Z toho je 12 společností řádně certifikovaných k vykonávání obchodní letecké dopravy. Společnost F AIR, spol. s r.o. nabízí zákazníkům aerotaxi, přestože není držitelem AOC. Společnost Prop-Jet s.r.o. pouze předprodává obchodní lety. Trh ČR lze rozdělit na dvě části podle typu nabízených letounů. Tři společnosti se plně specializují na letouny typu Jet. Devět společností disponuje vrtulovými letouny. Společnost DSA a.s. zasahuje do obou skupin, protože provozuje oba typy letounů.

Tab. 4 Seznam leteckých společností nabízejících aerotaxi

Obchodní název	Domovské letiště	Licence AOC č.	Vlastní letadlo	
			Jet	Vrtulové
Silesia Air s.r.o.	Praha Ruzyně	CZ – 51	ano	-
ABS Jets, a.s.	Praha Ruzyně	CZ – 8	ano	-
Grossmann Jet Service spol. s r.o.	Praha Ruzyně	CZ – 9	ano	-
DSA a.s.	Hradec Králové	CZ – 52	ano	ano
Aerotaxi s.r.o.	Praha Kbely	CZ – 56	-	-
Time Air, s.r.o.	Praha Ruzyně	CZ – 53	-	-
PONYEXPRES s.r.o.	Praha Kbely	CZ – 53 *	-	ano
SILVER AIR spol. s r.o.	Ostrava	CZ – 5	-	ano
Aero - taxi OKR, a.s.	Mnichovo hradiště	CZ – 60	-	ano
Xair s.r.o.	Hradec Králové	CZ – 62	-	ano
LITEX AIR s.r.o.	není známo	CZ – 62 *	-	ano
VAN AIR Europe, a.s.	Brno	CZ – 61	-	ano
F AIR, spol. s r.o.	Benešov	-	-	ano
Prop-Jet s.r.o. **	-	-	-	-

Zdroj: Seznam držitelů oprávnění AOC [cit. 2009-01-15] dostupný z WWW:

<http://www.caa.cz/download/pdf/AOC-2009-01.pdf>

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

* společnosti využívající jako provozovatele svého letadla jinou společnost

** pouze zprostředkovává obchodní lety

6.1 Společnosti působící v ČR

U každé společnosti je uveden popis jejího dosavadního působení na trhu v ČR, popis služeb, které nabízí zákazníkům i to jakou mají k dispozici leteckou techniku.

6.1.1 Silesia Air s.r.o.

Společnost původně začínala nabízet aerotaxi s vrtulovým letounem Cessna 421C. Avšak v roce 2003 vznikla poptávka ve společnosti ŠKODA AUTO a.s. Jednalo se o leteckou dopravu manažerů z Braunschweigu v Německu do Mladé Boleslavi každý den tam a zpět. Společnost prodala Cessnu 421C a pořídila dva proudové letouny od stejného výrobce. Postupem času pořídili další letoun typu Jet. V současné době létají primárně pro společnost Škoda Auto a plně se specializují na letadla typu Jet. Společnost má v repertoáru služeb pouze osobní leteckou dopravu. Jako operační základnu využívá letiště Praha Ruzyně, kde hangáruje letouny:

- Cessna 525 Citation Jet OK-SLA;
- Cessna 560 Citation V OK-SLS;
- Cessna 560XL Citation Excel OK-SLX.



Obr. 2 Cessna 560 XL, OK-SLX

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Silesia-Air/Cessna-560XL-Citation/1236174/&sid=4c4a0d367757e86c676dea2342754113>

6.1.2 ABS Jets, a.s.

ABS Jets, a.s. je, nebojím se říci, nejprofesionálnější společností působící na trhu. Plně se specializuje na letadla typu Jet. Zákazníkům nabízí osobní leteckou dopravu. V odvětví Jet je jedničkou na českém trhu. Společnost provozuje letadla převážně finančních skupin, jako jsou například J&T nebo PPF. Z toho vyplývá, že její služby využívá vysoká klientela a není úplně jednoduché se obchodně mezi ně dostat. Dále také zajišťují servis pro letadla od brazilského výrobce Embraer. Společnost má základnu na letišti Praha Ruzyně, kde hangáruje:

- Bombardier Learjet 60 XR OK-JDM;
- 2x Cessna 550 OK-VSZ, OK-ACH;
- 5x Embraer 135BJ Legacy OK-SUN, OK-GGG, OK-SLN, OK-ROM, OK-JNT.



Obr. 3 Embraer Legacy 135, OK-GGG

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: [http://www.airliners.net/photo/Untitled-\(ABS-Jets\)/Embraer-EMB-135BJ-Legacy/1292845/&sid=407866cb3469ac4726a6a6cf6ef14e76](http://www.airliners.net/photo/Untitled-(ABS-Jets)/Embraer-EMB-135BJ-Legacy/1292845/&sid=407866cb3469ac4726a6a6cf6ef14e76)

6.1.3 Grossmann Jet Service spol. s r.o.

Společnost byla založena v roce 2004 rakouskou firmou vlastněnou paní Dagmar Grossmann. V současné době je jediným vlastníkem pan Karel Komárek. Paní Grossmann je pověřena vedením společnosti. Společnost se plně zaměřila na letouny typu Jet a vysokou klientelu. Společnost, tedy spíše paní Grossmann, se často objevuje v novinách (např. European Business Air News) nebo segmentově zaměřených časopisech. Já osobně

bych se to odvážil nazvat mediální bublinou. Společnost se tváří, že má hodně klientů, ale ve skutečnosti má méně obchodních letů, než se zdá. Pokud zavítáte na jejich webové stránky www.grossmannjet.com, naleznete zde naprosté minimum informací týkajících se nabízených služeb. Tyto stránky spíše představují paní Grossmann, než společnost samotnou. Na letišti Praha Ruzyně společnost hangáruje letouny:

- Cessna 510 mustang OK-PPC;
- Embraer 135BJ Legacy OK-KKG;
- Hawker H900XP OK-KAZ.

Dále nabízí klientům letouny Challenger 600 a Dornier 328JET rakouské společnosti Grossmann Air Service, která patří bývalému manželovi paní Grossmann.



Obr. 4 Hawker H900XP, OK-KAZ

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW:

[http://www.airliners.net/photo/Untitled-\(Grossmann-Jet/Hawker-Beechcraft-900XP/1424775/&sid=aaf869882b4b9cda7c2d21082878fa79](http://www.airliners.net/photo/Untitled-(Grossmann-Jet/Hawker-Beechcraft-900XP/1424775/&sid=aaf869882b4b9cda7c2d21082878fa79)

6.1.4 DSA a.s.

Společnost DSA a.s. funguje primárně jako letecká záchranná služba v ČR. Nabízí také výcvik pilotů a servis podle platných oprávnění. Jako vedlejší činnost provozuje obchodní leteckou dopravu. Mají profesionální přístup k zákazníkovi. Nejsou na příjmech za aerotaxi závislí, proto se nehrnou za každou cenu za zákazníkem. V půlce roku 2008 pořídili letadlo typu Jet. V současné době provozují na letišti v Hradci Králové pět letadel:

- Piper 34 OK-DSP, OK-DST, OK-DKP;

- Cessna Citation Jet 525 OK-DSJ;
- Beechcraft C-90 OK-DSH.



Obr. 5 Beechcraft C-90, OK-DSH

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Delta-System-Air/Beech-C90-King/1220752/&sid=eb5070ed3b0d0297d556b8afd746653a>

6.1.5 AEROTAXI s.r.o.

Společnost AEROTAXI s.r.o. jako jedna z mála v ČR poskytuje plný servis letadel. Tato činnost je pro ně stěžejní, protože v roce 2008 ukončili kurzy výcviku pilotů. Nemají vlastní letadlo. Pouze provozují letadla jejich zákazníků, které nabízejí k obchodním letům. Společnost má k dispozici vlastní posádky. Od dubna 2007 je firma AEROTAXI s.r.o. součástí holdingu KAREL HOLOUBEK - Trade Group a.s. Panu Holoubkovi také provozují jeho letadlo Beechcraft Super King Air 350 OK-HLB, které vlastní napůl se společností Syner. Jako domovské letiště jim slouží Praha Kbely. Provozují letadla:

- Cessna 421C Golden Eagle OK-SMI ,
- Beechcraft Super King Air 200 OK-TOS,
- Beechcraft Super King Air 350 OK-HLB,
- Cessna 414 OK-CIA.



Obr. 6 Beechcraft Super King Air 350, OK-HLB

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Beech-Super-King/1401690/&sid=bd0a079f3c4cedbb321d1e726f0cbd2a>

6.1.6 Time Air, s.r.o.

Společnost nemá vlastní letadlo, pouze provozuje letadla jejích zákazníků. Dále nabízí služby při výběru a nákupu letadel. V současné době provozují letadlo Beechcraft Super King Air 300 OK-GTJ panu Junkrovi z Německa. Pokud je k dispozici, létají s ním obchodní lety. V letošním roce jim přibýlo do flotily letadlo Piper 42 Cheyenne OK-MPM, které provozují zákazníkovi a zároveň s ním létají obchodní lety. Jako domovské letiště využívají Praha Ruzyně.

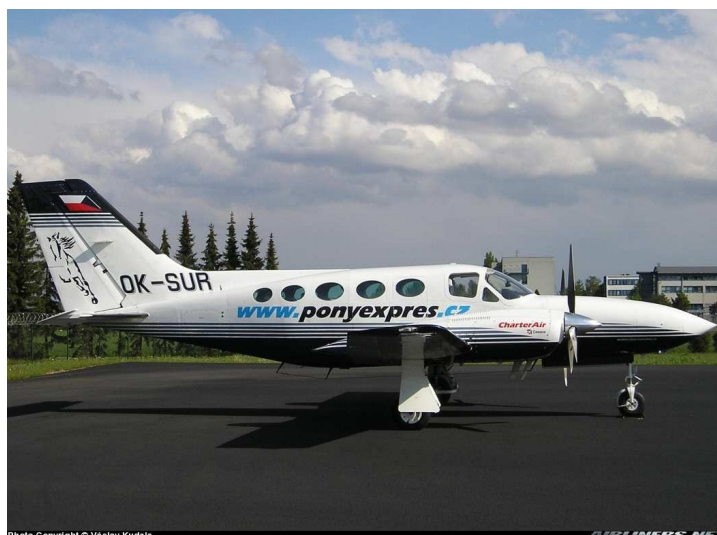


Obr. 7 Beechcraft Super King Air 300, OK-GTJ

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Beech-Super-King/1226575/&sid=0a240c37f1c44579657378066c6eba95>

6.1.7 PONYEXPRES s.r.o.

Společnost byla založena v roce 1995 primárně se zaměřením na silniční nákladní dopravu. Vzhledem ke zvyšujícím se poptávkám na zajištění individuální letecké dopravy osob i nákladu, došlo v roce 2003 k rozhodnutí o nákupu vlastního letounu. Pro tyto obchodní účely byl vybrán osvědčený a maximálně spolehlivý dvoumotorový letoun Cessna 421C Golden Eagle OK-SUR. Společnost není držitelem licence AOC, ale pro provozování letadla plně využívá služeb společnosti Time Air, s.r.o., která je oprávněným držitelem AOC. Jako domovskou základnu pro svoje letadlo využívá letiště Praha Kbely.



Obr. 8 Cessna 421C, OK-SUR

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Ponyexpres/Cessna-421C-.../0844687/&sid=89d684ca56039e53308a71a2a132fc4e>

6.1.8 SILVER AIR spol. s r.o.

Společnost působí na trhu od roku 1995. Nabízí jak osobní, tak nákladní leteckou charterovou dopravu. V současné době jsou zaměřeni na nákladní dopravu. Dlouhodobě provozují každodenní letecké spojení mezi Prahou a Ostravou pro Českou poštu, s.p. V zahraničí létají také s poštou, konkrétně v Itálii a Sardinii. V současné době nemají volné přepravní kapacity z důvodu plného vytížení letadel. Letecký park mají uzpůsobený

nákladní dopravě, konkrétně vlastní a provozují tři letadla: L410 UVP-E OK-WDT, OK-WDC, OK-SLD.



Obr. 9 L410, OK-SLD

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Silver-Air/Let-L-410UVP-E9-Turbolet/1107523/&sid=54a04a0a440b7241be858d8c78442855>

6.1.9 Aero – taxi OKR, a.s.

Všechno původně začalo jako koníček pana Rasla, který si pořídil letadlo. Ze začátku nabízela společnost vyhlídkové lety, dnes nabízí zákazníkům obchodní létání jak osobní, tak s nákladem. Firma má v nájmu letiště Hoškovice u Mnichova Hradiště. Zde má kompletní zázemí. Letiště má výhodnou polohu v rámci ČR a také mezinárodní status. Na druhou stranu má ale omezený provoz od východu do západu slunce. Odbavení se musí objednat 24 hodin dopředu. Z toho vyplývá, že nejsou schopni pružně reagovat například na expresní cargo zásilky, protože nemohou uskutečnit let v nočních hodinách. Společnost vlastní a provozuje letadla:

- Piper 42 Cheyenne OK-OKL;
- Piper 34 Seneca OK-OKR.



Obr. 10 Piper 42 Cheyenne, OK-OKL

<http://www.aero-taxi.cz/foto/cheyenne-1.jpg>

6.1.10 Xair s.r.o.

Společnost Xair s.r.o. je poměrně neznámá. Podle webových stránek nabízí zákazníkům osobní a nákladní leteckou dopravu, výcvik pilotů a také vyhlídkové lety. Provozují dvě letadla, která mají k dispozici na obchodní létání: Piper 34 Seneca - OK-TLU a Cessna 414 - OK-PSP.



Obr. 11 Piper 34 Seneca, OK-TLU

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: [http://www.airliners.net/photo/Untitled-\(TL-Ultralight\)/Piper-PA-34-200T-Seneca/1347407/&sid=23901a35736dee41b071a73cf82f8363](http://www.airliners.net/photo/Untitled-(TL-Ultralight)/Piper-PA-34-200T-Seneca/1347407/&sid=23901a35736dee41b071a73cf82f8363)

6.1.11 LITEX AIR s.r.o.

Společnost LITEX AIR s.r.o. je další neznámou společností. Je vlastníkem letadla Cessna T 303 Crusader OK-LIT. Toto letadlo nabízí svým klientům jak osobní, tak nákladní leteckou dopravu. Firma není držitelem licence AOC. Letadlo jim provozuje společnost Xair s.r.o.



Obr. 12 Cessna T303 Crusader, OK-LIT

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Litex-Air/Cessna-T303-Crusader/1215460/&sid=7ae1df4847db4c4ccef0996b7c477c51>

6.1.12 VAN AIR Europe, a.s.

Společnost je velkou neznámou. Sídlo společnosti je v Brně. Webové stránky www.vanair.org mají pouze v angličtině. Z nich jsem vyčetl, že nabízejí osobní a nákladní leteckou dopravu. Dále uvádějí spolupráci se společností Manx.com. Tato společnost nabízí leteckou dopravu v oblasti Velké Británie. V současné době provozují čtyři letadla L 410 OK-UBA, OK-RDA, OK-TCA, OK-ASA.



Obr. 13 L410, OK-RDA

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Van-Air-Europe/Let-L-410UVP-E9-Turbolet/1228633/&sid=ec98e4a034544c177193bf806718b674>

6.1.13 F AIR, spol. s r.o.

Společnost primárně provozuje leteckou školu. Současně také nabízí zákazníkům obchodní leteckou dopravu. Jediný háček je v tom, že nejsou držiteli platné licence AOC. Přesto nabízejí tuto službu dál. Zřejmě obcházejí úřady. Na faktuře pro zákazníka uvádějí "pronájem letadla" místo "letecké dopravy". Jako základnu využívají travnaté letiště v Benešově. Na aerotaxi mají k dispozici tři letadla. 2x Piper 34 Seneca OK-FZZ, OK-MLL; a Cessna 421B Golden Eagle OK-TKF.



Obr. 14 Cessna 421 B, OK-TFK

Zdroj: [cit. 2009-05-02] dostupný z WWW: <http://www.airliners.net/photo/Cessna-421B-Golden/1283922/&sid=635f6541d9886aaff4d8ec837d2bddcc>

6.1.14 Prop-Jet s.r.o.

Společnost Prop-Jet s.r.o. je čistokrevný zástupce skupiny nazývaná "broker". Nevlastní ani neprovozují žádné letadlo. Jsou to pouze zprostředkovatelé mezi vlastníkem, potažmo provozovatelem letadla, a koncovým zákazníkem. Na svých webových stránkách www.prop-jet.cz nabízejí všechny možné typy letadel. Prakticky to jsou ale letadla provozována výše zmíněnými společnostmi, u kterých pak poptávají dopravu. Vyznačují se oproti ostatním poměrně značnou reklamní kampaní na internetu (např. portál Seznam.cz).

6.2 Burza volných letů na internetu

Některé společnosti nabízejí zákazníkům letadla, která sami nevlastní nebo neprovozují. Mohou spolupracovat s jinou společností, která má tyto letouny k dispozici nebo využívají služeb některé internetové burzy volných letů. Burza funguje následujícím způsobem. V systému jsou zadána veškerá technická data o letadlech, jejich domovské letiště, cena za letovou hodinu. Manager prostřednictvím webového rozhraní vyplní požadavky na obchodní let. Např. trasa odkud kam, datum odletu a příletu, počet cestujících, eventuálně hmotnost a rozměry nákladu. Systém vyhledá dostupná letadla na trase zadaného letu a k nim příslušnou cenu.

Společnost PONYEXPRES s.r.o. využívá služby systému www.Avinode.com. Je to jeden z nejrozšířenějších systémů na trhu. Roční využívání služeb přijde zhruba na 3000 EUR. Konkrétní výstup ze systému Avinode.com je k dispozici v příloze F. V Avinode.com jsou zaregistrovány společnosti z celé Evropy. Manager vyřizující objednávku pro zákazníka má možnost najmout letadlo ze zahraničí např. z Německa. Musí ale počítat s dodatečnými náklady na přistavení letounu kvůli vzdálenosti od počátečního letiště. Dodatečné náklady na přistavení letadla mohou být eliminovány u cargo letů. Náklad se často přepravuje pouze jedním směrem, proto lze bez větších problémů využít letadlo ze zahraničí. Modelový příklad: zákazník má požadavek na dopravu zboží o hmotnosti 100kg z

Mnichova Hradiště do Hannoveru v Německu. Systém nabídne managerovi letadlo z Lipska, které je na trase letu. Letadlo přiletí z Lipska do Mnichova Hradiště, zde naloží zboží. Následuje odlet do Hannoveru, zde proběhne vykládka zboží. Nakonec přesun zpět do Lipska na domovské letiště. Zboží bylo přepraveno pomocí letadla ze zahraničí a přitom nevznikly dodatečné náklady na přistavení letadla.

6.3 Podílové vlastnictví letadla

Soukromé vlastnictví letadla vyžaduje neustálý dozor a s tím spojené finanční náklady. Ale i samotné pořízení soukromého letadla není zrovna levnou záležitostí. Cena za nové letadlo typu Jet se pohybuje v řádech několika set milionů korun. V případě vrtulových a turboprop letadel je to řádově několik desítek milionů korun. Proto některé společnosti (např. výhradní dovoze letadel Piper společnost Piper OK, a.s.) nabízejí možnost takzvaného podílového vlastnictví letadla. Základní princip je naprosto jednoduchý. Jde o to rozložit měsíční fixní náklady mezi několik lidí a efektivně vytížit letadlo.

Společnost vlastníci potřebné certifikáty a povolení letoun provozuje. Zajišťuje všechny pravidelné i nepravidelné úkony spojené se servisem nebo dokumentací letadla. Dále poskytuje zkušené posádky letadel pro soukromé létání. Zákazník platí měsíčně určitou finanční sumu z nákladů odpovídající jeho podílu na letadle. Podle výše podílu má k dispozici určitý počet letových hodin na letadle za rok. Například může mít $\frac{1}{4}$ podíl na letadle, kterému by odpovídalo 200 letových hodin. Dále musí platit poplatek za prolétané hodiny. Ten odpovídá nákladům spojeným s letem (náklady na posádku letadla, palivo, letištní poplatky).

7 Analýza nabídek na obchodní let

V této kapitole nejprve práce přiblíží postup sestavování cenové kalkulace na obchodní let. V další podkapitole je modelová poptávka na obchodní let z Prahy do Kolína nad Rýnem v Německu. Následně byly společnosti obeslány touto poptávkou. Jednotlivé nabídky od společností jsou vyhodnoceny a porovnány. Poté jsou uvedeny alternativní možnosti dopravy aplikované na stejný modelový případ.

7.1 Cenová kalkulace obchodního letu

Na začátku je potřeba říci, že si zákazník pronajímá celé letadlo bez ohledu na počet pasažérů. Celková cena letu se skládá ze třech základních složek. První je cena za odlétané hodiny, druhá jsou letištní poplatky a třetí složka jsou náklady na catering, eventuální přenocování posádky a parkování letadla. Zákazník platí celou letovou vzdálenost, kterou letadlo urazí ze svého domovského letiště do návratu zpět na něj. Například pokud chce pouze jednosměrný let do cílové destinace, tak platí i cestu letadla zpět. Proto obvykle některé společnosti odlétané hodiny ještě dělí na tzv. "taxi" a "ferry" hodiny. Taxi jsou hodiny, kdy letadlo využívá zákazník a platí plnou cenu. Ferry (nákladové) jsou hodiny, kdy letadlo letí prázdné, například během přistavení na letiště, a zákazník platí sníženou sazbu.

Pro představu je uveden konkrétní příklad, jak se stanovuje výsledná cena obchodního letu. Jsou použita data a pětimístné letadlo Cessna 421C Golden Eagle od společnosti PONYEXPRES s.r.o. Zákazník má požadavek na let z Prahy Ruzyně do St. Moritz ve Švýcarsku. Zde chce strávit víkend na lyžích. Odlet je naplánován na pátek dopoledne a návrat v neděli odpoledne. Letadlo bude po celou dobu parkovat na letišti ve Švýcarsku.

Tabulka 5 ukazuje, jak manažer společnosti PONYEXPRES s.r.o. postupuje při sestavování nabídky na obchodní let. K zákazníkovi se dostane pouze výsledná cena za let. Proto se hodnoty letištních poplatků musí odhadnout dopředu podle předchozích uskutečněných letů nebo informací z letiště. Cenu za catering má společnost fixně danou podle počtu pasažérů. Cena za přenocování letadla a posádky je také fixně dána cenou za jednu noc.

Tab. 5 Příklad sestavení cenové kalkulace obchodního letu

Datum	Odlet	Z	Do	Druh	Letištní poplatky v Kč	Catering + nocování v Kč	Letový čas	Cena za letový čas v Kč
24.4.09	9:00	Kbely	Ruzyně	ferry	2 500	3 300	0:10	2 667
24.4.09	10:10	Ruzyně	St. Moritz	taxi	18 000	20 000	1:35	42 750
26.4.09	15:40	St. Moritz	Ruzyně	taxi	2 500	3 300	1:35	42 750
26.4.09	18:20	Ruzyně	Kbely	ferry	1 000	-	0:10	2 667
						Celkem	141 434 Kč	

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Celková cena za dopravu na víkend lyžování ve Švýcarsku se vyšplhala na 141 434Kč. Po sestavení cenové kalkulace může být finální cena obchodního letu upravena. Nejčastěji se provádí zaokrouhlení, podle okolností, snížení nebo i její zvýšení. Vše záleží na manažerovi, který danou zakázku zpracovává, za jakou sumu bude daný let ve finále nabídnut zákazníkovi. Ukázka finální nabídky, kterou obdrží zákazník, lze vidět v příloze G. Mezinárodní obchodní lety jsou osvobozeny od daně z přidané hodnoty.

7.2 Porovnání nabídek na obchodní let

Pro modelovou poptávku byla zvolena cesta z Prahy do Kolína nad Rýnem v Německu a zpět. Vzdušná vzdálenost mezi oběma letišti je 511km [5]. Počet pasažérů byl stanoven na tři bez zavazadel. Datum odletu byl stanoven na 15.5.2009 v 9:00 a návrat téhož dne v 18:00 hod. Jednotlivým společnostem působícím na českém trhu byla zaslána tato poptávka na obchodní let. Z celkem 14 oslovených společností neodpověděla pouze společnost LITEX AIR s.r.o.

V tabulce 6 jsou rozepsány jednotlivé nabídky. V prvním sloupci je uveden název společnosti. Dále typ letadla, které bylo nabídnuto na modelový let. Nabídky v tabulce jsou seřazeny vzestupně podle délky letu z Prahy do Kolína nad Rýnem. Sloupeček přistavení v km je vzdušná vzdálenost z domovského letiště od letiště Praha Ruzyně. Vedle se nachází nabídnutá cena za let.

Tab. 6 Cenové nabídky na modelový obchodní let

Společnost	Typ letadla	Délka letu Praha→ Kolín n. R.	Přistavení v km	Nabídnutá cena v Kč	Upravená cena v Kč
ABS Jets, a.s.	Cessna C. Bravo	1:04	0	177 815	177 815
Silesia Air s.r.o.	Cessna CJ	1:05	0	130 000	130 000
Xair s.r.o.	Cessna CJ	1:05	není známo **	249 344	249 344
Grossmann Jet Service spol. s r.o.	Cessna 510	1:07	0	134 200	134 200
Aerotaxi s.r.o.	Beechcraft 350	1:07	21	152 000	146 000
Time Air, s.r.o.	Beechcraft 300	1:08	0	150 304	150 304
Aero – taxi OKR, a.s.	Piper Cheyenne	1:14	73	175 100	153 212
F AIR, spol. s r.o.	Cessna 421B	1:36	49	102 052	93 122
PONYEXPRES s.r.o.	Cessna 421C	1:36	21	110 044	105 700
DSA a.s.	Beechcraft C-90	1:48	115	157 014	128 170
SILVER AIR spol. s r.o.	L 410	1:50	280	194 300	125 522
Aero – taxi OKR, a.s.	Piper Seneca	1:58	73	104 900	91 788
Prop-Jet s.r.o.	Diamond DA42	2:10	není známo *	85 888	85 888
Xair s.r.o.	Cirrus SR20	2:15	115	59 000	48 162
Prop-Jet s.r.o.	Cirrus SR22	2:15	není známo *	83 204	83 204
VAN AIR Europe, a.s.	Nemají volnou kapacitu				
LITEX AIR s.r.o.	Nereagovali na poptávku				

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

* Prop-Jet s.r.o. je pouze prodejce letů - nedostupnost dat o domovském letišti

** letadlo smluvního partnera společnosti - nedostupnost dat o domovském letišti

Pro obecné porovnání cenové konkurenceschopnosti společností není možné použít nabídnutou cenu. Ta totiž obsahuje i náklady na přelet z domovského letiště. Proto mohou vznikat velké rozdíly v celkové ceně způsobené přistavením letadla. Ideální je pro srovnání společností cena za letovou hodinu, kterou bohužel společnosti neuvádějí. Byla zvolena

jiná metoda a to vypočítání upravené ceny, která bude očištěna od nákladů na přistavení letadla pomocí následujícího vzorce:

$$UC = \frac{NC}{2(P + C)} * 2C \quad (1)$$

UC - upravená cena

NC - nabídnutá cena

P - vzdálenost domovského letiště od letiště Praha Ruzyně

C - vzdálenost Praha Ruzyně → Kolín nad Rýnem

Upravená cena vystihuje pouze přibližnou cenu za let z Prahy do Kolína nad Rýnem a zpět, protože se při výpočtu vychází z nabídnuté ceny. Ta ale obsahuje i veškeré letištní poplatky a náklady na catering, tím pádem dochází k určitému zkreslení vypočtené ceny na jeden kilometr.

Objektivní srovnání s pomocí upravené ceny lze provést u letadel s podobnou dobou letu a kapacitou sedadel. Doba letu je významné kritérium z hlediska srovnávání nabídek. Není možné srovnávat cenovou nabídku na např. Cessnu Citation Jet a vrtulové letadlo L 410, které letí z Prahy do Kolína nad Rýnem téměř o hodinu déle. Zasláné nabídky jsou na různě velká letadla, proto by se ještě měla letadla rozdělit do skupin podle maximálního počtu pasažérů. Z důvodu malého počtu nabídek by při využití obou kritérií vzniklo mnoho skupin, ve kterých by mohlo být pouze jedno letadlo. Tím by pozbýval smysl porovnávání nabídek. Proto se práce zaměří pouze na významnější kritérium, a to časové. Nabídky jsou rozděleny do 4 skupin. Skupiny jsou utvořeny tak, aby každá nabídka byla v určité skupině. Dále aby rozdíl časů mezi nejrychlejší a nejpomalejším letadlem v rámci skupiny byl maximálně 10 minut. Nabídky v tabulkách jsou v rámci jednotlivých skupin řazeny vzestupně podle upravené ceny, která je výchozí pro následné srovnávání nabídek.

7.2.1 Žlutá skupina

Délka letu z Prahy do Kolína nad Rýnem této skupiny se pohybuje od 1:05 do 1:14. Na prvních dvou místech jsou zastoupena letadla typu Jet společnosti Silesia Air s.r.o. S

nepatrným cenovým rozdílem za ní je společnost Grossmann Jet Service spol. s r.o. Ta však nabídla daleko menší a méně prostorné letadlo Cessna 510 Mustang. S odstupem přes 12 000Kč následují tři nabídky na letouny typu turboprop. Tyto nabídky jsou cenově velice podobné. Na předposledním místě je nabídka od společnosti ABS Jets, a.s. Zřejmě je to dáno zaměřením na vysokou klientelu, tím pádem i vyšší cenu. Poslední je nabídka od společnosti Xair s.r.o. z důvodu nedostupnosti dat o domovském letišti a nemožnosti výpočtu upravené ceny. Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o. odhaduje, že by se mohlo jednat o letoun společnosti DSA a.s. z Hradce Králové. Pak by byla upravená cena 203 538Kč, což je pořád přes 30 000Kč za předposlední nabídkou.

Tab. 7 Nabídky - žlutá skupina

Společnost	Typ letadla	Délka letu Praha→ Kolín n. R.	Nabídnutá cena v Kč	Upravená cena v Kč
Silesia Air s.r.o.	Cessna CJ	1:05	130 000	130 000
Grossmann Jet Service spol. s r.o.	Cessna 510	1:07	134 200	134 200
Aerotaxi s.r.o.	Beechcraft 350	1:07	152 000	146 000
Time Air, s.r.o.	Beechcraft 300	1:08	150 304	150 304
Aero – taxi OKR, a.s.	Piper Cheyenne	1:14	175 100	153 212
ABS Jets, a.s.	Cessna C. Bravo	1:04	177 815	177 815
Xair s.r.o.	Cessna CJ	1:05	249 344	249 344 *

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

* letadlo smluvního partnera společnosti - nedostupnost dat o domovském letišti

7.2.2 Modrá skupina

V této skupině jsou pouze dvě vrtulová letadla se shodným letovým časem. Společnost F AIR, spol. s r.o. má o 12 578Kč nižší cenu než nabídka společnosti PONYEXPRES s.r.o. Podle pana Markalouse se PONYEXPRES s.r.o. nemusí bát o zákazníky, protože nabízí daleko kvalitnější, profesionálnější a hlavně bezpečnější služby než F AIR, spol. s r.o. Toto je samozřejmě vykoupenu vyšší cenou letu. Navíc společnost F AIR, spol. s r.o. nabízí dopravu, i když není držitelem licence AOC k provozování obchodní letecké dopravy.

Tab. 8 Nabídky - modrá skupina

Společnost	Typ letadla	Délka letu Praha→Kolín n. R.	Nabídnutá cena v Kč	Upravená cena v Kč
F AIR, spol. s r.o.	Cessna 421B	1:36	102 052	93 122
PONYEXPRES s.r.o.	Cessna 421C	1:36	110 044	105 700

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

7.2.3 Zelená skupina

V této skupině jsou zastoupeny tři nabídky na vrtulové letouny. V rámci skupiny nejpomalejší, ale s nejlepší cenou, je nabídka od společnosti Aero – taxi OKR, a.s. S odstupem přes 30 000Kč za ní je nabídka na letadlo L 410, bohužel až z Ostravy. To je však 17-místné a při ceně na jedno místo by se cena stala velice zajímavou pro zákazníka. Poslední se umístila nabídka od společnosti DSA a.s. Z toho je vidět, že společnost není primárně zaměřená na aerotaxi a má zřejmě nadsazenou cenu.

Tab. 9 Nabídky - zelená skupina

Společnost	Typ letadla	Délka letu Praha→Kolín n. R.	Nabídnutá cena v Kč	Upravená cena v Kč
Aero – taxi OKR, a.s.	Piper Seneca	1:58	104 900	91 788
SILVER AIR spol. s r.o.	L 410	1:50	194 300	125 522
DSA a.s.	Beechcraft C-90	1:48	157 014	128 170

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

7.2.4 Oranžová skupina

Tato skupina by se dala označit za "vyhlídkový let", protože dosahuje dvojnásobku letového času žluté skupiny. Dále se skupina vyznačuje pouze 4-místnými letadly včetně pilota. Z toho plyne velice málo prostoru v kabině. První je vůbec nejnižší nabídka ze všech od společnosti Xair s.r.o. Ta nabídla malý jednomotorový letoun Cirrus SR20, protože na daný termín neměla k dispozici jiné letadlo. Následují s odstupem přes 35 000Kč dvě nabídky od společnosti Prop-Jet s.r.o. Tyto dvě nabídky byly poměrně překvapující. Vypadá to, že se společnost snaží nabídnout nejnižší cenu za let. Nízká cena je však vykoupena daleko menším pohodlím a komfortem zákazníka.

Tab. 10 Nabídky - oranžová skupina

Společnost	Typ letadla	Délka letu Praha→Kolín n. R.	Nabídnutá cena v Kč	Upravená cena v Kč
Xair s.r.o.	Cirrus SR20	2:15	59 000	48 162
Prop-Jet s.r.o.	Cirrus SR22	2:15	83 204	83 204
Prop-Jet s.r.o.	Diamond DA42	2:10	85 888	85 888

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

7.2.5 Celkové hodnocení nabídek

Zákazník má možnost volby ze 4 skupin nabídek podle letového času. Dá se říci, že s rostoucím časem klesá cena za let. Pokud by chtěl zákazník využít nejrychlejší variantu, rozhodně by měl zvolit nabídku od společnosti Silesia Air s.r.o. Tato nabídka mě osobně a pana Markalouse ze společnosti PONYEXPRES s.r.o. velice překvapila a upoutala. Společnost nabízí letoun Cessna Citation Jet za pouhých 130 000Kč. Dále by mohl zákazník využít dvou nabídek z modré skupiny. A to spíše o něco dražší nabídky od společnosti PONYEXPRES s.r.o. z důvodu bezpečnosti a komfortu. Ze zelené skupiny lze doporučit zhruba o 20 min pomalejší, ale o něco málo levnější, nabídku společnosti Aero – taxi OKR, a.s. na Piper Seneca. Pokud by šlo zákazníkovi o co nejlevnější let na úkor rychlosti a komfortu, tak by mohl volit nabídku od společnosti Xair s.r.o. na letoun Cirrus SR20 za pouhých 48 162Kč.

7.3 Alternativní možnosti dopravy

Pro srovnání jsou uvedeny další možnosti dopravy aplikované na modelový případ cesty do Německa.

7.3.1 Auto

Logistické oddělení PONYEXPRES s.r.o. pro účely této práce zpracovalo poptávku na osobní automobil s řidičem do Kolína nad Rýnem a zpět. Pokud by zákazník využil tuto službu, čekalo by ho na cestě z Prahy do Kolína nad Rýnem a zpět přibližně 1400km po silnici. I přes poměrně hustou dálniční síť, je to přibližně 2 x 8 hodin strávených v autě. Celková cena cesty tam a zpět se vyšplhala na 16 800Kč při ceně za 12 Kč/km.

7.3.2 Vlák

Server idos.cz dne 22. 4. 2009 nabídl na dotaz spojení z Prahy do Kolína nad Rýnem několik variant. Na cestu vlakem byly vybrány jako nejvhodnější dvě z nabízených variant. První přímý vlak jede z Prahy přes Berlín 11hodin a 45minut po trase dlouhé 935km. Druhá varianta se dvěma přestupy by trvala 9hodin a 25minut po trase dlouhé 843km Praha→ Dresden→ Frankfurt→ Kolín nad Rýnem. Podle zákaznické linky Českých drah dne 23. 4. 2009 by zpáteční jízdenka pro tři osoby z Prahy do Kolína nad Rýnem stála od 18 705 Kč.

7.3.3 Vrtulníková doprava

Zákazník by mohl využít pro přepravu vrtulník. V České republice jsou dva držitelé AOC na vrtulníkovou obchodní dopravu a to společnost DSA a.s. a ALFA-HELICOPTER, spol. s r.o. Obě společnosti primárně provozují leteckou záchrannou službu. Přičemž společnost DSA a.s. nabízí i letadla. Vrtulníky se na osobní dopravu téměř nevyužívají. Je to dáno jejich menší provozní rychlostí a tím pádem menším doletem než u letadel. Použít by se daly na velmi krátké vzdálenosti. Spíše slouží k vyhlídkovým letům a na letecké práce, jako je například stěhování objemných předmětů. Manažer letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o. by rozhodně zákazníkovi doporučil letadlo než vrtulník z důvodu velké vzdálenosti a vyšší ceny než u letadla.

7.3.4 Letecká linková doprava

Při využití služeb linkových leteckých společností by let z Prahy do Německa trval průměrně 1 hodinu a 35 minut. K tomu však se musí připočítat čas, který stráví zákazník odbavením a jinými procedurami na letišti. Celkový čas potřebný na cestu od příjezdu na letiště Praha Ruzyně do opuštění letiště v Kolíně nad Rýnem, by se tak blížil minimálně 3 hodinám. Celková cena za zpáteční letenku pro tři dospělé pasažéry je:

- běžná třída 78564 Kč; [2]
- business třída 93696 Kč; [2]
- low cost letenky 20520 Kč. [3]

8 Závěr

Práce se komplexně zabývala problematikou obchodní letecké dopravy na trhu ČR. V první části seznámila čtenáře s principem aerotaxi a nabízenými službami v tomto oboru. Dále stručně a výstižně popsala právní prostředí, nejdůležitější organizace působící v letecké dopravě a podmínky provozování aerotaxi v ČR. V další kapitole seznámila čtenáře s používanou leteckou technikou v obchodní letecké dopravě. Objasnila výhody, nevýhody a rozdíly mezi jednotlivými typy používaných motorů. V další kapitole práce ukázala seznam používaných letišť certifikovaných k mezinárodní letecké dopravě se zpevněnou dráhou. Zabývala se také problematikou pravidelného přistávání na travě. Zjistila, že pro větší letadla není úplně bezpečné pravidelně využívat k přistání travnatá letiště. V kapitole číslo 6 práce zmapovala jednotlivé společnosti působící na trhu ČR. K jednotlivým společnostem jsou uvedeny dostupné informace o jejich historii, nabízených službách a používané letecké technice. Celkem v ČR k 1. lednu 2009 působilo 14 společností nabízející leteckou dopravu aerotaxi. Tento počet společností umožňuje zákazníkovi poměrně velký výběr z nabídek a tím vzniká slušné konkurenční prostředí v rámci trhu ČR. V následující kapitole byly společnosti podrobeny modelové poptávce na obchodní let. Překvapením bylo, že všechny společnosti reagovaly velice pružně, řádově do několika hodin. Jedinou výjimkou byla společnost LITEX AIR s.r.o., která jediná nereagovala na poptávku. Z pohledu společnosti PONYEXPRES s.r.o. dopadla jejich nabídka ve srovnání s ostatními velice dobře. Podle pana Markalouse patří jejich 5-místné letadlo Cessna 421C Golden Eagle k nejlepším vrtulovým letadlům v poměru rychlosti a ceny na letovou hodinu.

V současné době se ve světě diskutuje nad problémem ekonomické krize. Ta postihala v ČR většinu odvětví včetně letecké dopravy. Na pravidelných linkách klesá počet přepravených cestujících. Zatímco podle společnosti PONYEXPRES s.r.o. je objem zakázek přibližně stejný jako v tomto období loňského roku. Trh obchodní letecké dopravy ČR se neustále dynamicky vyvíjí. Bude zajímavé sledovat, jestli na něj dolehne krize nebo ji přežije bez následků.

Použitá literatura

- [1] PRŮŠA, J., aj. *Svět letecké dopravy*. 1. vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315s. ISBN 978-80-239-9206-9.
- [2] *Objednávka letenky* [online]. ČSA [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: http://www.csa.cz/cs/portal/homepage/cz_homepage.htm
- [3] *Vyhledávání letů* [online]. Germanwings [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <http://www.germanwings.com/index.en.shtml>
- [4] *Informace o letištích* [online]. Ministerstvo Dopravy ČR [cit. 2009-03-17]. Dostupný z WWW: http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/info.htm
- [5] Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Seznam příloh

Příloha A - Struktura civilního letectví v ČR, 1.str

Příloha B - AOC, 1.str

Příloha C - Provozní specifikace, 1.str

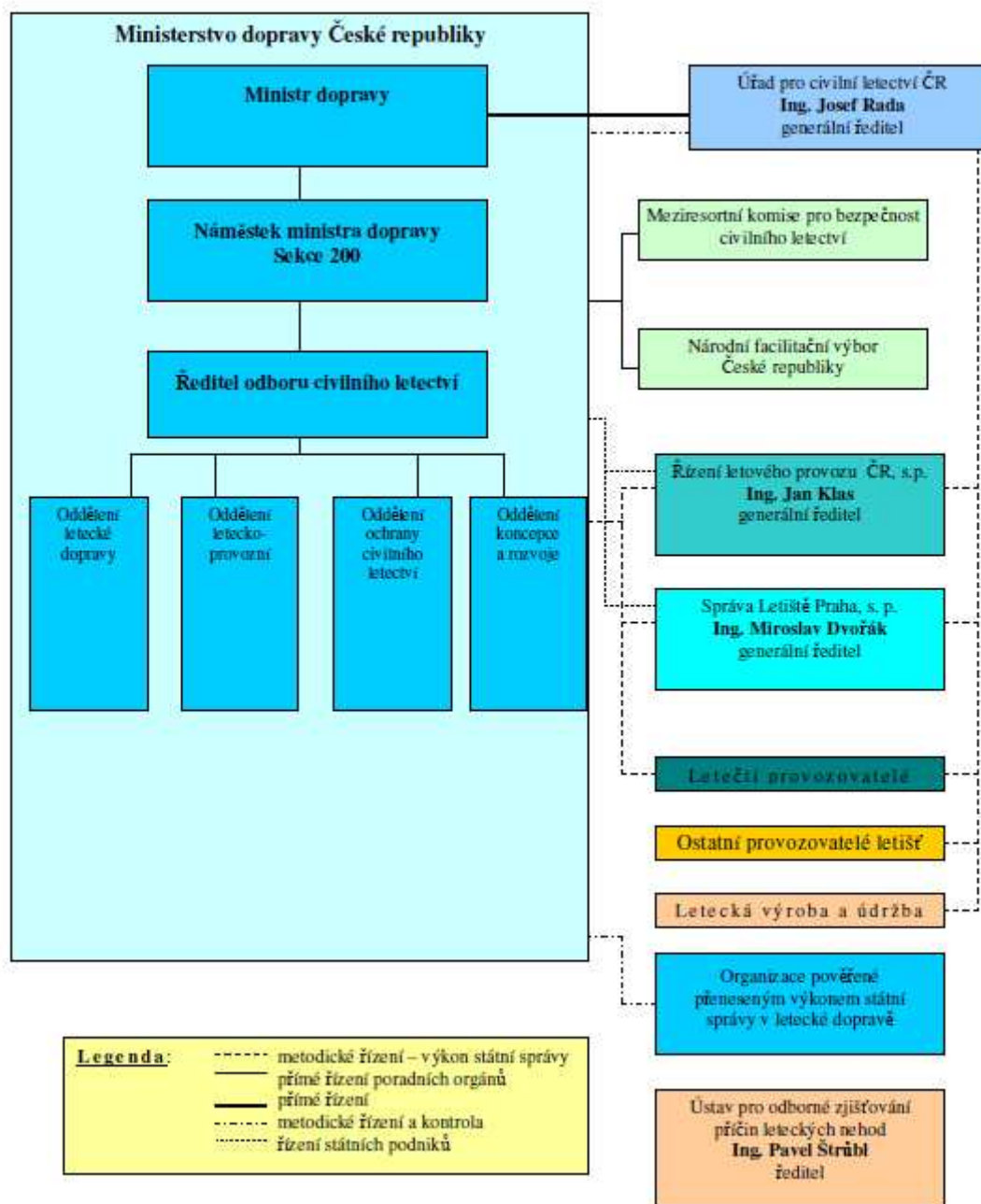
Příloha D - Pojištění letadla, 1.str

Příloha E - Článek, 1.str

Příloha F - Avinode, 1.str

Příloha G - Nabídka na obchodní let, 1.str

Příloha A - Struktura civilního letectví v ČR, 1.str.



Zdroj: Struktura civilního letectví [cit. 2009-03-20] dostupný z WWW:

http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/Uzitecne_informace.htm

Příloha B - AOC, 1.str.

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE
AIR OPERATOR CERTIFICATE

Číslo / No: CZ – 53

**Jménem Úřadu pro civilní letectví Česká republika,
člena Sdružených leteckých úřadů,
se tímto potvrzuje, že provozovatel**

*On behalf of the Civil Aviation Authority of the Czech Republic,
a member of the Joint Aviation Authorities,
it is hereby certified that*

Time Air, s.r.o.

Praha 6, Letiště Praha Ruzyně, Terminál Jih 2/918, PSČ 160 08

**splnil požadavky pro Osvědčení leteckého provozovatele stanovené
JAR-OPS 1 a zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví
a byl uznán způsobilým provádět
Obchodní leteckou dopravu
za podmínek uvedených v připojené Provozní specifikaci**

*has satisfied the Operator Certification requirements prescribed in
JAR-OPS 1 and the Act No. 49/1997 Coll. on Civil Aviation and
has been found competent to conduct
Commercial Air Transport Operations
subject to the conditions of the attached Operations Specifications*

**Toto osvědčení je nepřenosné a pokud nebude dříve pozastaveno nebo zrušeno,
zůstává v platnosti do 31. října 2008**

*This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue
in effect until 31st of October 2008*

Vydáno v / Issued at : Praha

Datum / Date : 17.10.2006

Podpis / Signature : 

Jméno / Name : Ing. Josef Pospíšil

Funkce / Title : vrchní inspektor / AOC inspector

JAA Form 100 – CAA CZ AOC No: CZ – 53

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Příloha C - Provozní specifikace, 1.str.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÁ REPUBLIKA
CIVIL AVIATION AUTHORITY CZECH REPUBLIC

OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE číslo : CZ – 53
AIR OPERATOR CERTIFICATE No: CZ – 53

PROVOZNÍ SPECIFIKACE OPERATIONS SPECIFICATIONS

Time Air s.r.o.

A.) Druhy provozu <i>Types of Operation</i>	Commercial Air Transport A1 – Passengers A2 – Cargo
B.) Typy letadel <i>Types of Aircraft</i>	Beech 300LW (A1, A2) Cessna 421C (A1, A2)
C.) Oblasti provozu <i>Areas of Operation</i>	Beech 300LW Cessna 421C within 65N to 35N and 15W to 60E
D.) Zvláštní omezení <i>Special limitations</i>	NIL
E.) Zvláštní oprávnění/povolení <i>Special Authorisations/Approvals</i>	OK – GTJ, OK – SUR E8 – RNAV B-RNAV EUR Region
F.) Poznávací značky letadel <i>Aircraft Registration Marks</i>	Beech 300LW OK – GTJ Cessna 421C OK – SUR

Vydáno/ Issued by:
Jméno / Name: doc. Ing. Jindřich Ploch, CSc.
Funkce / Title: Ředitel / Director
Datum / Date: 31.1.2006

JAA FORM 100
CAA CZ AOC No: CZ – 53

Strana 1 / Page 1

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Příloha D - Pojištění letadla, 1.str.



POJISTNÝ CERTIFIKÁT INSURANCE CERTIFICATE

k pojistné smlouvě č./Policy No. **400020292**
This coverage meets requirements of the Regulation (EC) 785/2004

PONYEXPRES s.r.o.
Hanychovská 328, 460 10 Liberec

Time Air, s. r. o.
Terminál Jih 2, 160 08 Praha 6 - Ruzyně

Allianz pojišťovna, a.s. potvrzuje tímto, že pro následující letadlo
We confirm hereby that the following aircraft

Typ/ /Type	Poznávací značka/ /Reg.No.	Max. vzlet.hmot./ /MTOW (kg)	Pojistná částka/ /TPL Limit (EUR)
Cessna 421 C	OK-SUR	3 700	8 750 000

je sjednáno od **15.8.2007** 00.00 hod do **15.8.2008** 00.00 hod pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla vůči třetím osobám mimo letadlo až do výše uvedené pojistné částky včetně připojištění válečných rizik dle AVN 52E.

Potvrzujeme tímto zároveň, že je pro výše uvedené letadlo sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené cestujícími pro 6 sedadel, a to až do výše pojistné částky pro jedno sedadlo EUR 325 000 na zdraví a životě cestujícího a EUR 1 250 pro zavadlo včetně připojištění válečných rizik dle AVN 52E.

is from **15.8.2007** 00.00 a.m. till **15.8.2008** 00.00 a.m. covered by Third-Party Legal Liability for damage to persons and property caused to the third persons not being transported in the aircraft during the operation of the aircraft up to the limit mentioned above including war coverage as per AVN 52E.

We also confirm Passenger Legal Liability for above mentioned aircraft for 6 seats up to the limit of EUR 325 000 for one passenger seat for bodily injury and EUR 1 250 for baggage including war coverage as per AVN 52E.

Územní platnost: Evropa
Territory: Europe

V Praze dne 14.8.2007
in Prague, 14.8.2007



Allianz pojišťovna, a.s.

Allianz pojišťovna, a.s.
Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
Česká republika

Tel.: 224 405 111
Fax: 242 455 506

klient@allianz.cz
www.allianz.cz

IC 4/11 59 71
obch. rejstřík u Měst. soudu v Praze,
oddíl B, vložka 1815

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Cessně se při startu do Chorvatska ulomil podvozek

Velké štěstí stálo při posádce dopravního letadla Cessna 421b, které v pondělí odpoledne startovalo z letiště v Nesvačilech na Benešovsku do chorvatského Zadaru. Těsně před odlepením ze země se totiž letounu zlomila přední podvozková noha.



Včera 11:48 - Benešov

"Po přidání plynu se ozvala rána a letadlo muselo být zastaveno," uvedla policejní mluvčí benešovské policie Zuzana Stránská. Vinou prasklého kola se navíc před letadla zabořila do země, což způsobilo zničení vrtule. Jen náhodou nebyl při havárii nikdo zraněn, škoda se ale jen při předběžném odhadu vyšplhala na dva milióny korun.

"Pilot letadla i kapitán se podrobili dechové zkoušce na alkohol s negativním výsledkem," sdělila Stránská. Na místo nehody byl podle ní okamžitě povolán pracovník Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod, který předběžně uvedl, že příčinou nehody je technická závada. Případem se nadále zabývají benešovští policisté.

Cesna 421


FOTO: Planes.cz

Petr Blahuš, Právo

Zdroj: Článek [cit. 2009-01-15] dostupný z WWW:

<http://www.novinky.cz/krimi/166435-cessne-se-pri-startu-do-chorvatska-ulomil-podvozek.html>

Příloha F - Avinode, 1.str.



Standard


David Cerny / Pony Express
 UTC: 07 Apr 2009 12:43, [Logout](#)
 Contact Us: support@avinode.com

Step 3. Search result details

Cessna 421 / Pony Express / 4,100 EUR⁽¹⁾ /
✓

Departing	Arriving	Flt.	Passengers
LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	01:36 3	(5)
22 Apr 2009 09:00 local (07:00 UTC)	22 Apr 2009 10:36 local (08:36 UTC)		
EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	01:36 3	(5)
22 Apr 2009 18:00 local (16:00 UTC)	22 Apr 2009 19:36 local (17:36 UTC)		

Price Details
 Total Flight Time: Pos.: 00:07 | PAX: 03:12 | Tot.: 03:26
 Operator Price: 4,100 EUR
 Prel. Price: 4,100 EUR⁽¹⁾


Aircraft Details
 Model: Cessna 421
 Reg. Nr.: OK-SUR
 Year: 1980
 

Additional Price Information
Priced from temporary base LKKB

Citation Mustang / Grossmann Jet Service / 5,000 EUR⁽¹⁾ /
✓

Departing	Arriving	Flt.	Passengers
LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	01:07 3	(4)
22 Apr 2009 09:00 local (07:00 UTC)	22 Apr 2009 10:07 local (08:07 UTC)		
EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	01:07 3	(4)
22 Apr 2009 18:00 local (16:00 UTC)	22 Apr 2009 19:07 local (17:07 UTC)		

Price Details
 Total Flight Time: Pos.: 00:00 | PAX: 02:14 | Tot.: 02:14
 Operator Price: 5,000 EUR
 Prel. Price: 5,000 EUR⁽¹⁾


Aircraft Details
 Model: Citation Mustang
 Reg. Nr.: OK-PPC
 Year: 2007
 

Additional Price Information
Priced from home base LKPR, PRG

King Air 300 / Time Air / 5,600 EUR⁽¹⁾ /
✓

Departing	Arriving	Flt.	Passengers
LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	01:08 3	(8)
22 Apr 2009 09:00 local (07:00 UTC)	22 Apr 2009 10:08 local (08:08 UTC)		
EDDK, CGN, Koln-Bonn, Cologne-Bonn, Germany	LKPR, PRG, Ruzyne, Prague, Czech Republic	01:08 3	(8)
22 Apr 2009 18:00 local (16:00 UTC)	22 Apr 2009 19:08 local (17:08 UTC)		

Price Details
 Total Flight Time: Pos.: 00:00 | PAX: 02:16 | Tot.: 02:16
 Operator Price: 5,600 EUR
 Prel. Price: 5,600 EUR⁽¹⁾

Aircraft Details
 Model: King Air 300
 Reg. Nr.: OK-GTJ
 Year: 1992
 

Additional Price Information
Priced from home base LKPR, PRG

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.

Příloha G - Nabídka na obchodní let, 1.str.



Typ letounu: Cessna 421C Golden Eagle
Imatrikulace: OK-SUR
Max. počet cestujících: 5
Cestovní rychlost: 210 KTAS ~ 400 km/h
Letová výška: FL 240 ~ 7 500 m

- ✓ Bar
- ✓ EL. zásuvky na notebook
- ✓ Přenosný DVD přehrávač
- ✓ Air show
- ✓ Oddělená toaleta
- ✓ Chladnička



PONYEXPRES s.r.o.
Hanychovská 328
460 10, Liberec 10
Czech Republic
DIČ: CZ25438492

David Černý
M: +420 602 55 88 80
F: +420 482 770 345
E: aviation@ponyexpres.cz
W: www.ponyexpres.aero

Kalkulace letu

Vážená paní Košatková,

Na základě Vaší poptávky a telefonického rozhovoru Vám tímto zasíláme kalkulaci obchodního letu letadlem Cessna 421C dle těchto dispozic:

Datum	Čas odletu	Letiště odletu	Letiště příletu	Doba letu	Pax
N/A	N/A	Praha Ruzyně LKPR	Milano Linate LIML	2:10	1

Cena: 110 000,- CZK + DPH 0%

Zkrácené smluvní podmínky

Cena za let obsahuje:

- veškeré provozní náklady
- pojištění cestujících a zavazadel
- přeletové, přistávací a letištní poplatky
- standardní VIP catering
- časopisy a noviny
- volná konzumace nápojů z palubního baru

Cena neobsahuje:

- změny a zpoždění požadované klientem oproti plánu letu
- dopravu cestujících z/na letiště (i v případě přistání na náhradním letišti)

Potvrzení letu je závislé na dostupnosti letounu, získání letištních slotů a přeletových povolení.

Pro další informace, možnosti, rezervace a nabídky na jiné lety se na nás neváhejte kdykoliv obrátit.

Evžen Markalous

Business Flight Manager
M: +420 724 184 794
F: +420 482 770 345
E: aviation@ponyexpres.cz
W: www.ponyexpres.aero, www.air-taxi.cz

To: **ČEZPROKA s.r.o.**
Bělehradská 34
120 00 Praha 2
Česká republika

Zdroj: Oddělení letecké dopravy společnosti PONYEXPRES s.r.o.